

### *Transport du grain de l'Ouest—Loi*

Comme la plupart des autres sociétés, nos deux sociétés ferroviaires s'efforcent d'être aussi rentables que possible, et cela dans leur intérêt plus que dans celui du peuple. Nous avons donc deux sociétés ferroviaires, toutes deux déterminées, comme on peut le comprendre, à faire le plus de transport possible et, partant, le plus d'argent possible.

Il existe une situation ridicule dans de nombreuses régions du Canada, quoique je ne parlerai ici que de ses effets sur le transport du grain dans l'Ouest. Je veux parler du fait que le grain est transporté dans des wagons appartenant au CP ou au CN sur des centaines de milles et cela, sans raison, car ni le CN ni le CP n'ont de ligne qui se rende directement à Vancouver où le plus gros du grain est expédié.

Le 9 août dernier, le juge Hall qui s'est longuement penché sur ce domaine et a dirigé une Commission royale d'enquête chargée d'étudier la question a témoigné devant le comité permanent des transports et il a déclaré, entre autres choses, ce qui suit:

Nous avons entendu beaucoup de choses à propos de l'efficacité, et l'opinion des chemins de fer à ce sujet était de supprimer les lignes d'embranchement, ce qui de leur point de vue aurait été très efficace. Mais à ce propos, un cadre supérieur des chemins de fer m'a dit que les compagnies avaient tendance, une fois qu'elles s'étaient appropriées une marchandise à transporter, à s'y accrocher jusqu'au point de livraison et ce, quoi qu'il advienne. C'est ainsi que cela fonctionne et c'est ce que nous avons trouvé; de grosses quantités de grains sont cultivées du côté de la ligne de Goose Lake... et cela ne veut peut-être pas dire grand-chose aux membres de l'Est, mais c'est l'une des plus grandes régions productrices de grains en Saskatchewan, entre Saskatoon et Calgary, desservie par le Canadien National; Rosetown est plus proche de Vancouver que de Thunder Bay, ainsi le trafic se fait vers l'Ouest. Les grains sont expédiés vers Calgary, mais le CN n'ayant pas de ligne entre Calgary et Vancouver, ils doivent être transportés à 100 milles vers le nord, à Edmonton, afin d'être réexpédiés vers le sud, sur Vancouver. Cela pour le CN.

Il a donné par la suite un exemple semblable mettant en cause le CP en déclarant ceci:

En ce qui concerne le CP, avec la ligne d'Hardisty, autre ligne qui traverse Edmonton... et M. Mazankowski connaît la situation mieux que moi... tous les grains sont dirigés sur Edmonton, mais comme il n'y a pas de ligne entre Edmonton et Vancouver, ils doivent aller vers le sud pour se rendre à Vancouver. Des trains entiers de grains se croisaient comme des navires en pleine nuit entre Calgary et Edmonton.

Je ne critique pas les chemins de fer. Comme je l'ai signalé, chacun essaie d'acheminer sur ses voies le plus de marchandises possible en utilisant le plus de wagons possible et en réalisant les plus gros profits possibles. Cependant, ce n'est pas une façon efficace de faire les choses. Cela ne fait qu'ajouter à leurs frais d'exploitation et réduire le bénéfice net de l'agriculteur. Pour cette raison, nous croyons nécessaire de donner à l'administrateur le pouvoir d'exiger des chemins de fer d'acheminer le grain le plus efficacement et le plus rapidement possible.

Cela ne nous empêche pas de croire que l'Office du transport du grain est inutile et que l'administrateur a déjà trop de pouvoirs lesquels empiètent sur ceux de la Commission canadienne du blé. Selon nous, il s'agit d'un amendement valable qui doit être appuyé, car peu importe quel organisme public a la haute main sur le transport du grain, que ce soit la Commission canadienne du blé, la Commission canadienne des grains, l'Office du transport du grain ou je ne sais qui d'autre, la personne ou l'organisme en question doit être en mesure d'exiger des chemins de fer qu'ils s'échangent des wagons, afin d'améliorer l'efficacité.

Le juge Hall signale que les chemins de fer retiennent sur leurs voies des wagons chargés de grain destinés au port d'exportation alors que s'ils empruntaient d'autres voies, ils pourraient les y amener plus directement, réduisant de ce fait la distance et les frais et augmentant l'efficacité du réseau. Cela tend à démentir les affirmations des chemins de fer selon lesquelles ils perdent de l'argent chaque fois qu'ils acheminent un wagon de céréales. Si c'était le cas, ils perdraient vraisemblablement plus d'argent pour chaque mille de plus parcouru et ils feraient tout en leur pouvoir pour s'en débarrasser le plus tôt possible et laisser cette perte à leurs concurrents. Selon nous, si l'on ne confère pas à un organisme public le pouvoir que prévoit cet amendement que nous appuyons, il est certain que les sociétés ferroviaires ne s'échangeront pour ainsi dire jamais de wagons de grain pour être plus efficaces.

Ce que le gouvernement propose, en fait, c'est que les chemins de fer soient payés pour le grain qu'ils transportent en fonction de leurs frais majorés d'une marge; en d'autres termes, plus leurs frais seront élevés, plus leurs profits seront importants. Il est à leur avantage de retenir le grain sur leurs voies le plus longtemps, afin de l'acheminer sur la plus grande distance possible, car leurs frais d'exploitation et, du même coup, leurs profits, sont alors plus élevés.

L'administrateur de la Commission canadienne du blé et, en l'occurrence, le député propose la nomination d'un administrateur, doit avoir le pouvoir d'exiger des chemins de fer qu'ils transportent le grain le plus rapidement et le plus efficacement possible contrairement à ce qu'ils ont fait jusqu'à maintenant. Si l'on en juge par le passé, rien ne nous permet de croire qu'ils le feront de bonne grâce et c'est pourquoi nous appuyons cet amendement.

• (1140)

**M. Vic Althouse (Humboldt-Lake Centre):** Monsieur le Président, j'interviens en faveur de la motion n° 33, inscrite au nom du député de Végréville (M. Mazankowski). Cette motion a simplement pour but de modifier l'article 17(1) d) pour lui faire dire: «l'administrateur peut promouvoir et peut exiger, s'il y a lieu»,—ce passage «peut exiger, s'il y a lieu» étant un élément essentiel de l'amendement—«des accords de réciprocité et autres entre compagnies de chemins de fer afin de faciliter les mouvements du grain et de les rendre plus efficaces et plus fiables, en vue de maximiser les bénéfices des producteurs.» Nous appuyons cet amendement parce que nous considérons l'administrateur comme partie intégrante de la Commission canadienne du blé, comme nous en avons fait la proposition à notre motion n° 32, qui n'a pas encore fait l'objet d'un vote.

Nous estimons que ce pouvoir est nécessaire à plus d'un titre. Permettez-moi de donner deux ou trois cas dans lesquels ce pouvoir pourrait servir à augmenter l'efficacité du réseau de transport du grain. Essentiellement, le problème vient de ce que les chemins de fer tiennent à conserver pour leurs propres lignes les wagons de grain qui leur sont confiés, même quand ils leur font ainsi parcourir le trajet le plus long pour les amener au port. En fait, comme le député de Winnipeg-Nord (M. Orlikow) vient de le dire, les tarifs sont établis en fonction de la distance, et plus le trajet est long, plus les chemins de fer peuvent gagner d'argent. En effet, ce projet de loi les rémunère en fonction de leurs frais majorés d'une marge.